RAPPORTO AGLI AZIONISTI

DELLA

STRADA FERRATA LEOPOLDA

presentato

DAL DIRETTORE DELLA SOCIETA

[illegible]

del 24 Settembre 1856

AGLI AZIONISTI

DELLA

SOCIETÀ ANONIMA

DELLA STRADA FERRATA LEOPOLDA

Signori

Non essendo peranco stata pubblicata la Cartella d'incanto per la vendita all'asta pubblica della Strada Ferrata da Lucca a Pisa, alla pubblicazione della quale erano state subordinate le risoluzioni da adottare in ordine alle cose deliberate intorno all'acquisto della detta strada nella straordinaria Adunanza generale de' 6 Marzo del corrente anno, nessuna comunicazione abbiamo da fare intorno a questo argomento sul quale converrà intrattenervi allorquando la detta pubblicazione avrà avuto effetto.

Il fatto della Concessione della Strada ferrata da Firenze al confine Pontificio per Arezzo che può riuscire assai fa-

Digitized by Google

vorevole all'avvenire della nostra Impresa, non mi richiama per ora a veruna osservazione, non essendoci note peranche le condizioni cui sarà subordinata, ed i modi ne' quali sarà eseguita la congiunzione della nostra linea coll'Aretina e colla Maria Antonia, autorizzata dall'art. 1 de' Capitoli di Concessione de' 16 Agosto del corrente anno.

I varj titoli del Bilancio porgendomi occasione a toccare tutti gli argomenti intorno a' quali conviene che io v' intrattenga in quest'Adunanza che mi procaccia l' onore di darvi conto dell' operato dal Consiglio e dalla Direzione e di esporvi le nostre idee a proposito delle occorrenze della impresa, io mi atterrò all' ordine del Bilancio stesso che avrete avuto agio di esaminare insieme all' accurato Rapporto degli onorevoli Sindaci ai quali ne venne affidata la revisione.

Il conto di fondazione mi porge l'occasione di spiegare per prima cosa i motivi della proposizione che intorno al medesimo vi è presentata.

Quando nel mio Rapporto del decorso anno a c. 12 dicevo che probabilmente sarebbero riusciti sufficienti gli assegnamenti già deliberati per saldare le spese fatte e da fare per la ultimazione della Stazione doganale di Livorno, per l' aumento del materiale mobile, per il compimento dei lavori nelle stazioni e sulla linea e per il pagamento delle espropriazioni, io sperava da un lato che le trattative allora pendenti per risparmiare alcune delle spese imposteci dal Governo pei lavori della stazione di Livorno avrebbero sortito buon resultato, e dall' altro avevo presenti le condizioni del movimento da oltre un anno meschinissimo:

Digitized by Google

per le quali si era ravvisata opportuna la sospensione di parecchi lavori, specialmente di quelli di costruzione di vagoni e carrozze.

Quanto alla Stazione doganale di Livorno, fu soltanto nel 10 Aprile del corrente anno che, al seguito di lunghe trattative riuscite laboriosissime sino alla loro conclusione, venne emanato il sovrano Rescritto definitivo intorno al piano generale dell' opera ed alle sue parti principali: in conformità del quale venne riformata la perizia del 1854 e posto mano all'opera spingendola con tale attività che si sono potute incominciare e portare assai innanzi le fondazioni della fabbrica doganale e delle mura di cinta.

Sullo spirare del decorso Agosto si erano già portate in mare Braccia Cube 406,422 di rinterro, spinte le ruotaje fino alla fortezza vecchia e costruita la scogliera a difesa del terrapieno in tutti i tratti ne' quali l' impeto delle onde è maggiormente temibile.

Nella occasione della solenne Benedizione della prima pietra della fabbrica doganale accaduta nel 12 Agosto decorso, i nostri lavori vennero visitati dalle superiori Autorità e da gran copia di persone, ed avemmo la sodisfazione di veder generalmente riconosciuta la importanza dell'opera da noi intrapresa tanto per la Società quanto per il Commercio, ed encomiata la intelligente operosità colla quale dall'abile Ingegnere che li dirige sono stati ideati e condotti i Lavori.

Ritornando sulla lunga serie di trattative cui ha dato luogo la domanda di concessione di questa Stazione stata avanzata al R. Governo al seguito della deliberazione del-

l' Adunanza generale del 25 Settembre 1850, ricorderò come, secondo il progetto stato approvato nell'Adunanza generale del 28 Settembre 1854, il muro a difesa doveva venir costruito in prolungamento del nuovo Molo Nord del Porto, riempiendo immediatamente il solo tratto necessario alla Stazione Doganale e riservando il rimanente spazio da riempire lentamente e con minore spesa a' futuri possibili ingrandimenti ed agli altri usi cui nell'interesse della Società comparisse nel seguito conveniente di destinarlo.

Il Regio Decreto di Concessione de'23 Giugno 1855 avendo prescritto che tutta l'area che si conquistasse sul Mare al di là di quella necessaria per la Stazione cader dovesse nella proprietà del R. Governo, è convenuto limitare il riempimento alla sola Stazione; assegnando peraltro a questa delle dimensioni corrispondenti ancora alle future probabili necessità, dappoichè eraci preclusa la via ad ingrandirla successivamente con lieve spesa siccome avevamo divisato: ond' è che se la lunghezza del muro di difesa lungo il mare cui è convenuto sostituire una scogliera di blocchi posati e la estensione del terrapieno sono diminuite, il tratto di mare da riempire immediatamente con spesa maggiore, nonchè tutti i muramenti, darsene ec. della Stazione sono in assai maggior proporzione aumentati.

L'altra importante disposizione del citato Decreto per la quale al R. Governo vien riserbata la facoltà di espropriare in ogni tempo la stazione doganale lasciando alla Società una stazione che sia in diretta comunicazione colla medesima e col Porto franco, ha reso conveniente il formare fin d' ora un recinto a ciò destinato: il quale frat-

Digitized by Google

tanto servirà a quelle manovre de' treni che non potrebbero senza gravi imbarazzi venire effettuate nel recinto doganale.

Infine, per tacere di molte prescrizioni di minore importanza per le quali sono stati resi necessarj degli aumenti nelle spese presagite nella perizia del 1854, non chè alcuni lavori non contemplati nella medesima, ricorderò come, malgrado le vive nostre premure, non è stata dal R. Governo accettata la proposizione di cinger la stazione con uno steccato cui è stato forza sostituire un muro di cinta di 10 braccia d' altezza che sarà una delle parti più costose dell' opera.

Queste prescrizioni governative state sancite colla citata Sovrana Risoluzione de' 10 Aprile decorso, in conformità dei diritti al R. Governo riservati coi precedenti Decreti de' 25 Ottobre 1851 e 23 Giugno 1855 saranno cagione dell' aumento che probabilmente si verificherà nel costo dell' opera, sebbene quello parziale dei varj lavori fin qui eseguiti sia riuscito inferiore alle previsioni. Così, a ragion d' esempio, le braccia cube 406,422 di terrapieno eseguito a tutto il decorso mese di Agosto costarono L. 33,581. 15. - cioè a ragione di L. 0,08 il braccio cubo; laddove nella perizia vien per esso presagita la spesa di L. 0,15

Al seguito di questo favorevole precedente è da sperare che, ove imprevedibili contrarietà non sopravvengano, la spesa di L. 958,000 presagita nella recente perizia del 21 Agosto decorso nella quale è stato tenuto conto delle prescrizioni governative sopraricordate non verrà superata.

Accennate per tal modo sommariamente le principali ragioni delle differenze fra il progetto del 1854 e quello

che viene adesso recato ad esecuzione, spero che nell'anno avvenire potrò non solamente farvi conoscere la spesa effettiva, ma annunziarvi prossimo il momento nel quale la Società nostra incomincerà a raccogliere quell'utile che legittimamente le spetta a compenso delle spese e fatiche mercè le quali avrà dotato il Paese nostro di un'opera sommamente vantaggiosa.

Le spese per lavori fatti in quest'anno sulla linea e nelle Stazioni mi richiamano a farvi notare, o Signori, come alle ripe dell'Arno dove la nostra linea molto si accosta alle medesime, si sono dovuti costruire in questi ultimi anni dei ripari de'quali nella primitiva costruzione era stato creduto poter far a meno; e mi è grato annunziarvi che nell'intendimento di prevenire maggiori corrosioni in altre ripe che renderebbero nel seguito necessarj uguali lavori, abbiano riattivate le cave della Società in Gonfolina onde li scarichi delle medesime gettati nel fiume mantengano una base conveniente alle ripe stesse: col quale provvedimento speriamo ottenere altresì il doppio lucro del canone corrispostoci dagli affittuarj di dette cave, e del prodotto conseguibile pel trasporto dei Pietrami sulla nostra Linea stato finora di una importanza meschinissima.

Sono state proseguite le Piantazioni, particolarmente di Gelsi; tanto per completare le siepi a difesa della Linea quanto per utilizzare i terreni nudi adiacenti alla medesima ed i Piazzali delle Stazioni che vedonsi ora in gran parte adorni di Alberi destinati a proteggere i Viaggiatori dai

raggi solari ed a procacciare alla Società un nuovo e non indifferente ramo di introiti.

Riandando ora la storia del Conto di Fondazione nello intendimento di far conoscere la erogazione degli assegnamenti stanziati dalle Adunanze Generali, le presenti sue condizioni e le sue necessità, ricorderò come nel 25 Settembre 1850 essendo state stanziate L. 600,000· —. — per varj lavori reputati opportuni a sviluppare il servizio delle Mercanzie cui non era stato provveduto nella primitiva costruzione, vennero nel Bilancio del 30 Aprile 1851 imputate in

Dare da questo conto L. 98,573. 6. 8: delle quali
L. 19,126. —. 4 state spese per le stazioni, fabbriche ec.
» 79,447. 6. 4 » » per la costruzione di vagoni

Nell' Adunanza generale del 19 Novembre 1851 venne assegnata la somma di un milione di Lire per compire e saldare i lavori di costruzione e di materiali compreso le spese relative ai lavori pel servizio delle mercanzie già autorizzate nell' Adunanza del 25 Settembre 1850.

Digitized by Google

A questo milione di Lire da provvedere mediante le ritenzioni contemporaneamente autorizzate L. 1,000,000. —. —
aggiungendo l' avanzo esistente nel
30 Aprile 1851 in . . . . . » 284,982. 11. 8
e le . . . . . » 670,000. —. —
stanziate nell'Adunanza generale del 28 Settembre 1854, si rileva come per compire e saldare i lavori di costruzione la somma stata dopo il Bilancio al 30 Aprile 1851 assegnata

ascende a . . . . . L. 1,954,982. 11. 8

Di queste, sole . . . . . » 52,552. 13. 8
erano destinate pel materiale mobile onde portare a 160 il numero dei vagoni, saldando la spesa prevista nel 1850 in L. 132,000; delle quali (come si è veduto di sopra) erano state spese L. 79,447. 6. 4 al 30 Aprile 1851.

Talchè rimanevano L. 1,902,429. 18. -

da erogare ne' lavori occorrenti nella strada, stazioni e fabbriche, compresavi la stazione doganale.

Le spese state commesse dopo il primo Maggio 1851

per espropriazioni e per lavori nella strada e nelle stazioni ascendono al 30 Aprile 1856 a . . . . L 813,178. 10. 8

Altre spese imputate nel Dare di questo Conto, sebbene non previste nè prevedibili (come da distinta) (1). . . » 136,571. 1. 8

L 949,749. 12. 4

Dalle quali eliminando gl' interessi sugl' imprestiti da saldare col prodotto di apposite ritenzioni, secondo la deliberazione dell'Adunanza generale de' 7 Novembre 1855 in . . . . . » 18,499. 12. 8

Restano le imputazioni al detto conto in L 931,249. 19. 8

Restano quindi spendibili degli assegnamenti stanziati nel 1851 e nel 1854. » 971,179. 18. 4

delle quali (2) L. 805,591. 3. 4

per saldo delle spese presagite dalla recente perizia del 21 Agosto 1856 per il compimento della Stazione doganale; e » 165,588. 15. -

(1) Abbuono all' I. e R. Governo di un Credito contro il medesimo . . . . . L. 26,537. —. —
Spese di Congiunzione colla Strada Ferrata Lucchese. . . » 755. 16. 8
Spese della Causa Clark e pel cambio delle promesse d' azioni . . . . . » 12,339. 5. 8
Interessi . . . . . » 18,499. 12. 8
Pineta Ponticelli . . . . . L. 87,500. —. — } » 78,439. 6. 8
Defalcasi il retratto dalla medesima in » 9,060. 13. 4 }

L. 136,571. 1. 8

(2) Spesa presagita pella Stazione doganale di Livorno secondo la perizia dei 21 Agosto 1856. . . . . L. 958,150. 16. 4
Spese commesse per questo titolo al 30 Aprile 1856. . . . » 152,559. 13. —

Restano da spendere per saldo . . . L. 805,591. 3. 4

per gli altri lavori di costruzione de' quali è dato fin d' ora ravvisare la necessità o la evidente utilità per lo sviluppo del traffico, particolarmente di quello delle mercanzie. Quando saranno ultimati i lavori della Stazione doganale e gli altri ora presagiti e fatte le perizie di tutti i terreni spettanti alla Società onde conoscere qual somma potrà venire retratta, la posizione di questo conto potrà con maggior precisione venir determinata; lo che, spero, mi sarà concesso di fare nell' anno venturo.

Frattanto passando alle spese per il materiale mobile, nessun' altra era stata presagita per questo titolo nel 1850 se non quella di L. 132,000 occorrente per portare a 160 il numero de' vagoni reputato sufficiente anche per l'epoca nella quale fosse stata compiuta la Stazione doganale di Livorno.

Invece, appena fornito questo numero di vagoni, ne fù riconosciuta praticamente la insufficienza: la quale si è fatta ancor più manifesta per il progressivo aumento del traffico delle merci da e per le stazioni intermedie e di quello dei bestiami dovuto alla recente riforma della relativa tariffa; venendo per quest' ultimo traffico maggiormente utilizzati i vagoni speciali detti Bovaj che viaggiavano in addietro quasi costantemente carichi di mercanzie.

Egli è ben vero altresì che nel proporre i lavori stati autorizzati nel 1850, il Consiglio e la Direzione prevedevano che al termine de' medesimi (compresi quelli della Stazione doganale) l' introito mensile proveniente dal trasporto delle mercanzie che appena raggiungeva allora le L. 18,000 sarebbe asceso a L. 50,000. Invece, sebbene la

Stazione doganale di Livorno e parecchi de' lavori previsti pelle altre stazioni restino tuttavia da eseguire, questo ramo del nostro movimento produsse in media

L. 73,000. — al mese nel 1853 - 54
» 57,000. — » » 1854 - 55
» 55,000. — » » 1855 - 56

e ciò, malgrado che nell'ultimo anno ed in gran parte del penultimo rimanesse, per circostanze eccezionali, quasi annientato il trasporto de' cereali, pella nostra linea importantissimo.

Sebbene sino dal 1853 io dovessi nel Rapporto che ebbi l'onore di presentarvi nell'Adunanza generale ordinaria di quell'anno, lamentare la scarsità del numero dei vagoni di fronte al crescente traffico delle mercanzie, tantochè convenne fin d'allora commetterne de' nuovi, pure venuto meno successivamente il trasporto de' cereali e colpita la nostra impresa da ripetute sciagure reputammo prudente consiglio il sospendere tali costruzioni che è poi convenuto riprendere e condurre con grande alacrità a compimento quando sorsero tempi migliori, e lo incominciamento della costruzione della Stazione di Livorno tolse al servizio attivo oltre a 30 vagoni che pur riescono scarsi per le molte occorrenze di quella lavorazione.

Inoltre è da avvertire che noi difettiamo di grossi vagoni destinati al trasporto divenuto importantissimo dei legnami da costruzione e di quello di pietrami dalla Gonfolina e da Uliveto che va prendendo grande incremento: ond'è che oltre i 60 vagoni che al di là de' presagiti nel 1850 abbiamo costruiti per sodisfare ad urgentissimi biso-

gni del traffico colla spesa di L. 215,091. 6. 4 (nella quale è compresa quella occorsa per le riduzioni in miglior forma di antichi vagoni), reputiamo necessario costruirne ancor 30 pel trasporto di merci grosse e pesanti colla presunta spesa di L. 110,000.

Se scarsa riuscì per buona ventura dell' impresa la previsione pel materiale destinato al trasporto delle mercanzie, ancor più insufficiente riuscir doveva quella pei veicoli da viaggiatori pe' quali nulla fu presagito; e ciò tanto più in quanto che al seguito di un ordine governativo a Voi ben noto sopravvenuto nel 1853, convenne cuoprire i carri di terza classe, e quindi costruire quelli di quarta per attenuare i danni di questa misura mercè alcune riduzioni nelle tariffe che la esperienza ha dimostrate convenienti.

Quanto alle carrozze di prima e di seconda classe se n' era già veduta da gran tempo la insufficienza; tantochè in un Rapporto del Capo del Movimento del 31 Gennaio 1853 stato presentato al Consiglio dal mio predecessore veniva reclamato come necessario l' aumento di tre carrozze di prima e di cinque di seconda classe. Il Consiglio deliberò in allora la costruzione di tre carrozze di prima classe e di una carrozza mista di prima e seconda classe; alle quali si è dovuto recentemente aggiungere due carrozze di seconda classe che trovansi ora in costruzione.

Sia per la tendenza all' aumento progressivo del movimento de' viaggiatori nelle classi prima e seconda che abbiamo da più anni avvertito, specialmente fra le stazioni intermedie, sia per la creazione dei carri di quarta classe,

Digitized by Google

sembrerebbe che esser dovesse minorato l' uso e quindi la necessità di quelli di terza e che il numero potesse esserne diminuito. E tale fu infatti il nostro primo divisamento; ma appena recatolo all'atto col ridurre alcuni carri di terza a quarta classe dovemmo accorgerci della insufficienza di questo materiale che più degli altri viene adoperato, sia perchè coi treni di mercanzie del pari che con quelli de' viaggiatori, sia perchè se in certe stagioni e per certe percorrenze è diminuito, in altre è accresciuto il movimento de' viaggiatori di questa classe: pel quale, specialmente nelle circostanze per buona ventura non rare di straordinarj movimenti per feste o per treni di piacere tanto per noi produttivi, riesce a gran pena bastevole il numero dei carri de' quali disponiamo sebbene da 38 sia stato portato a 45. In prova di chè basti che io ricordi come di 23,268 viaggiatori trasportati coi treni di piacere della decorsa estate 20,090 appartenevano alla terza classe; e dei 10,765 che percorsero la nostra linea nei due giorni festivi 7 e 8 del corrente mese ve ne furono 8,274 della classe antedetta.

Infine mi giova osservare che dal prospetto riportato a c. 17 venendo dimostrato come il peso utile dei Treni è costantemente aumentato, comparisce evidente che il materiale è sempre maggiormente utilizzato, malgrado l'aumento del medesimo; e rimane quindi confermata la necessità di questo aumento.

Riassumendo quello che ho avuto l'onore di dire relativamente all' aumento fatto e da fare nel materiale mobile destinato al trasporto dei viaggiatori e delle merci,

ricorderò come nel 25 Settembre 1850 furono previste per questo titolo sole . . . . . L. 132,000. —. -

Le spese per il titolo stesso ascesero invece:

Per costruzione di 80 vagoni (non compresi i ferramenti in essere come resulta dal progetto del 10 Agosto 1850 a c. 7.)		
Spese al 30 Aprile 1850 .	£ 79,447. 6. 4	
Idem dal 1.° Maggio 1851 al 30 Aprile 1852 . . .	» 52,552. 13. 8	
Per costruzione di 60 vagoni da Merci, copertura di alcuni vagoni ed acquisto d' incerati	» 215,091. 6. 4	
Per 30 vagoni da merci grosse e pesanti da costruire. .	» 110,000. —. -	
Per 3 Carrozze di 1.ª classe ed una mista di 1.ª e 2.ª .	» 54,490. 3. 4	
Per 2 Carrozze di 2.ª classe in costruzione	» 24,000. —. -	
Per 14 Carri di 3.ª e 4.ª classe	» 78,503. 7. 4	
Per cuopritura dei carri di 3.ª classe	» 13,896. 18. 4	
	£ 627,981. 15. 4	» 627,981. 15. 4

Talchè per questo titolo le spese superano le assegnazioni di. . . . . L. 495,981. 15. 4

Finchè, come ho detto di sopra, le condizioni del movimento rendevano incerta la necessità di alcuni di questi aumenti del materiale mobile non presagiti nel 1850 e 1851 nonchè di alcune delle costruzioni primitivamente

presagite in quell' epoca e quindi sospese, e mentre pendenti le trattative per la Stazione doganale non era dato presagirne la spesa, stimammo prudente consiglio lo astenerci dal richiamare su di ciò l' attenzione della Società; potendo anche venire allora ritenuto possibile che a saldare tutte queste spese potessero per avventura riuscire sufficienti le assegnazioni precedentemente stanziate. Ma dappoichè per le migliorate condizioni dell' impresa e per la definitiva conclusione delle ricordate trattative possiamo con maggior precisione parlare di questo importante argomento, crediamo nostro dovere di chiedere la sanzione di queste spese. Guai a quelle intraprese per le quali non si manifesta la necessità di aumentare progressivamente il loro materiale mobile e la convenienza di attirare con nuove facilitazioni i trasporti che tengono tuttora le antiche vie: noi siamo lieti che questa necessità siaci stata imposta dall' aumento del traffico, e facciamo voti perchè per effetto della Stazione doganale e delle nuove linee che verranno ad allacciarsi alla nostra, simili e maggiori bisogni di questo genere compariscano nell' avvenire.

Ed appunto perchè questi nuovi fatti che sembrano ora men lontani di quel che sembravano in addietro potrebbero per avventura modificare le condizioni della nostra impresa, crediamo doverci limitare oggi a proporvi lo stanziamento per aumento di materiale mobile della somma di un mezzo milione di Lire da cuoprire coll' imprestito già contratto colla Cassa di Risparmio al frutto del 4 e mezzo per cento siccome ebbi l' onore di dirvi nel mio Rapporto del decorso anno a c. 12; riserbando la determinazione del modo di operarne

Digitized by Google

la restituzione all' epoca nella quale questa dovrà incominciare, cioè sul finire dell' anno 1859. Basterà ricordarvi, o Signori, che questo imprestito stato contratto ai termini della Deliberazione del 7 Novembre 1855 entro il limite delle somme che il Consiglio era autorizzato a ritenere esser dovrebbe rimborsato col prodotto delle ritenzioni da effettuare alle respettive scadenze delle varie rate dell' imprestito stesso, perchè intendiate come dichiarando invece che il prodotto di quest' imprestito costituisce un nuovo e speciale aumento di capitale al di là di quelli deliberati nel 1851 e nel 1854, le ritenzioni che in ordine a quelle deliberazioni restano ancora da effettuare (svincolate dalla destinazione a questo rimborso) rimarranno sufficienti a saldare le spese fatte e da fare per la ultimazione della Stazione doganale e degli altri lavori sulla linea e nelle stazioni; delle quali spese ho ampiamente discorso di sopra.

Giunto quindi il momento nel quale converrà pensare al modo di rimborsare il detto imprestito, cioè nel 1859, la Società sarà richiamata a deliberare se convenga provvedervi con nuove ritenzioni e colla corrispondente emissione di azioni garantite o per altri modi che, a seconda delle condizioni dell' impresa, comparissero allora per avventura meglio adattati.

I restauri dei danni dell' inondazione essendo stati riparati nei primi mesi della decorsa annata sociale, siccome vi diceva nell' antecedente mio Rapporto, è rimasta liquidata in L. 89,013. 13. — la spesa totale occasionata da questa sciagura; ciò malgrado, il debito del fondo di riserva che ne è rimasto gravato trovasi diminuito, ed al termine

Digitized by Google

della presente annata si muterà molto probabilmente in un credito, grazie alle provvide disposizioni deliberate nell'Adunanza generale del 7 Novembre 1855.

A nessun' altra considerazione venendo io richiamato dalle varie partite dell' Attivo e del Passivo, passerò ad illustrare la Dimostrazione degl' introiti e delle spese nel modo consueto, facendo conoscere, come meglio potrò, le ragioni delle differenze degli uni siccome delle altre in confronto a quelle degli anni antecedenti.

In quest' anno le spese d'Amministrazione ragguagliano L. 0,038 per ogni miglio percorso dai Veicoli, mentre nel 1854-55 ascesero a L. 0,035.

Quelle di mantenimento e sorveglianza della Linea a L. 0,080 e nello scorso anno a L. 0,109.

Quelle della locomozione sono ascese a L. 1. 45 per ogni miglio percorso dalle Macchine, e nell' anno 1854-55 a L. 2. 09.

Il peso utile dei Treni fu il seguente;

	1850-51	1851-52	1852-53	1853-54	1854-55	1855-56
Pei treni dei Passeggeri	₰ 24,256	₰ 26,877	₰ 33,542	₰ 57,405	₰ 42,121	₰ 49,584
di Merci	» 116,235	» 226,924	» 320,668	» 333,408	» 338,079	» 381,018

Il quale resultato mi sembra assai valutabile, avuto riguardo al movimento stato meschinissimo durante parecchi mesi.

Le spese per il mantenimento dei veicoli hanno ragguagliato in quest' anno L. 0,023 per ogni miglio percorso dai medesimi, mentre nello scorso anno ascesero a L. 0,019.

Cumulate tutte queste spese e ragguagliatele sopra ogni miglio percorso, si ha il seguente costo dei trasporti per ogni

Passeggere di 1.ª Classe .	£ 0,033	coi Treni dei Viaggiatori
» 2.ª »	» 0,024	
» 3.ª »	» 0,022	
» 4.ª »	» 0,025	
℔ 100 Bagagli	» 0,037	
Vettura.	» 0,362	
Cavallo	» 0,560	
Capo di Bestiame	» 0,032	coi Treni Merci
℔ 1000 Merci.	» 0,035	

Le spese del servizio delle Stazioni sono state le seguenti:

Servizio dei Passeggeri	£ 101,108. 2. 8
» dei Bagagli	» 19,394. 18. 4
» delle Vetture e Cavalli.	» 2,555. 6. 4
» dei Pacchi, Gruppi ec.	» 34,259. 4. -
» del Bestiame	» 587. 14. 8
» delle Merci	» 88,895. 10, 4
	£ 246,800. 16. 4

Confrontate queste spese col lavoro operato dalle sta-

zioni, quale resulta dal Prospetto N. 8, esse vengono repartite come segue:

Per ogni Passeggere imbarcato	£	0,133
» ℔ 100 Bagagli caricati	»	0.434
» Vettura e Cavallo	»	2,720
» Capo di Bestiame	»	0,143
» ℔ 1000 Merci	»	0,358

Le spese totali dell' esercizio dell' annata possono repartirsi nel modo seguente:

Spese relative ai Passeggeri	£	449,495.	16.	-
» ai Bagagli	»	87.818.	10	-
» ai Cavalli e Vetture	»	17.805.	6.	4
» al Bestiame	»	3,511.	6.	-
» alle Merci	»	430,156.	19.	8
» ai Pacchi, Gruppi, ec.	»	34,259.	4.	-
	£	1,023,047.	2	-

Resulta da questo prospetto che le spese per i passeggeri hanno assorbito il 29 per cento degl' introiti di quel ramo, e quelle per le merci il 66 per cento, mentre nel decorso anno resultarono a ragione di 34 per cento sui primi, e di 79 per cento sugli altri.

PROSPETTO *di Confronto degl'Introiti e delle Spese di attivazione della Strada Ferrata Leopolda, quali resultano dai Bilanci delle annate sociali che terminarono al 30 Aprile degli anni seguenti:*

	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
Sulla somma degl' introiti totali figurano quelli de' Passeggeri nella proporzione per cento di	81.53	80.03	72.41	70.30	61.81	63.96	64.01
Da Merci	11.57	13.05	20.61	22.07	30.85	27.46	27.36
» Bagagli, Vetture, Pacchi, Bestiami ec.	3.43	5.68	5.19	6.30	6.26	7.32	7.65
» Profitti e Perdite. .	3.47	1.24	1.79	1.33	1 08	1.26	0.98
(a)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(a) Gl' Introiti totali furono respettivamente nel. . . . . 1849-50 £ 1,867,265. 16. 8
1850-51 » 2,100,972. 18. 8
1851-52 » 2,356,807. 6. 8
1852-53 » 2,330,561. 9. 8
1853-54 » 2.815,237. 4. 8
1854-55 » 2.469,724. 17. 8
1855-56 » 2,377,297. 17. 8

Digitized by Google

	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
Degl' Introiti totali le di contro proporzioni per cento furono erogate in spese d'Amministrazione	5.09	4.36	4.51	4.81	4.14	4.84	5.18
Servizio delle Stazioni e dei Treni.	11.99	9.17	8.37	7.73	8.29	10.40	10.38
Mantenim. della Linea .	13.29	13.69	10.44	11.28	11.85	15.01	10.87
Servizio della Locomozione.	15,86	13.87	12.43	12.31	16.74	19.21	13.45
Mantenim. dei Veicoli .	2.22	2.80	3.77	3.14	3.06	2.71	3.15
	48.45	43.89	39.52	39.27	44.08 (b)	52.17	43.03
Furono pagate agli azionisti in contanti. . . .	48.13	47.11	40.67	52.15	33.47	36.98	32.23
Per ammortizzazione di debiti e nuovi lavori .	—	6.76	19.09	8.58	21.86	10.12	23.14
Al Governo per tassa straordinaria	—	1.37	—	—	—	—	—
Alla Riserva	3.42	—	—	—	0.28	0.65	1.48
Tenuto in sospeso . . .	—	0.87	0.72	—	0.31	0.08	0.12
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(*b*) *Detratte dalle Spese le £ 59,830. 11. 8 tenute in sospeso nel Bilancio precedente, quelle totali di quest' anno sarebbero ascese a ragione di 41. 97 per cento sull' incasso.*

Questo Prospetto, pel quale viene dimostrato come il ragguaglio delle spese agl' introiti (escluso l'anno eccezionale 1855) oscilli da cinque anni fra il 40 ed il 43 per cento per l'esercizio della nostra linea avente una lunghezza di soli 96 chilometri e priva di congiunzioni con altre strade importanti, merita di esser messo in confronto coi prospetti analoghi che abbiamo osservati

relativi a strade ferrate estere, particolarmente a quelle della Germania. Le linee francesi generalmente lunghissime e molto prospere offrono un ragguaglio alquanto inferiore al 40 per cento, e quanto a quelle tedesche può venir desunto il paragone dal seguente prospetto risguardante quelle fra le medesime aventi una lunghezza poco diversa da quella della Leopolda.

	LUNGHEZZA in Chilometri	PROPORZIONE MEDIA delle Spese agl' Introiti	
Leipzig — Dresden. . . .	125	52	per cento
Magdeburg — Leipzig . .	107	46	
Magdeburg — Wittemberg	106	69	
Altona — Kiel	105	58	
Rheinische	85	44	
Breslau — Freiburg	83	50	

L'introito medio ottenuto da ciascuna specie dei trasporti è stato il seguente: per ogni

Passeggere di 1.ª Classe	L.	4. 58
detto di 2.ª »	»	2. 81
detto di 3.ª »	»	1. 65
detto di 4.ª »	»	0. 66
℔ 100 Bagagli	»	0. 67
Vettura	»	28. 15
Cavallo	»	10. 38
Capo di Bestiame	»	1. 62
℔ 1000 Merci	»	2. 62

In ogni L. 100 d' incasso, hanno contribuito le seguenti stazioni:

	1855-56	1854-55	1853-54	1852-53
Livorno per . . . . £	34. 93	37. 22	41. 44	34. 72
Firenze . . . . . »	26. 92	26. 58	24. 42	28. 28
Pisa . . . . . »	15. 54	15. 33	16. 19	17. 26
Pontedera . . . . . , »	5. 37	5. 15	4. 07	5. 00
Strada Ferr. Centrale »	4. 99	4. 18	3. 39	3. 46
Empoli . . . . . »	3. 44	3. 40	3. 19	3. 43
Signa . . . , ... »	2. 35	1. 80	1. 77	1. 73
Navacchio . . . . . »	1. 73	1. 50	1. 31	1. 08
S. Romano . . . . . »	1. 35	1. 18	1. 09	1. 22
Cascina . . . . . »	0. 82	1. 12	0. 76	0. 87
S. Pierino . . . . . »	0. 91	1. 06	0. 98	1. 20
Montelupo . . . . . »	0. 81	0. 72	0. 67	0. 87
Brozzi . . . . . »	0. 59	0. 51	0. 49	0. 60
La Rotta. . . . . »	0. 25	0. 25	0. 23	0. 28
	100. 00	100. 00	100. 00	100. 00

Questo prospetto dimostra come sempre progressivo si mantenga quell' incremento del traffico da e per le stazioni secondarie che io vi accennava nel decorso anno

siccome una chiara dimostrazione di quanto vada facendosi gradatamente più universale il bisogno di valersi della strada ferrata; per il qual traffico, mentre la somma degl' introiti viene felicemente accresciuta, rimane diminuito naturalmente il prodotto medio del trasporto di ogni migliajo di libbre di mercanzie ed accresciuto, siccome diceva in principio, il numero de' vagoni necessarj per le occorrenze del servizio.

A guisa d' illustrazione a questo prospetto, stimo conveniente aggiungerne un altro dal quale si desume la importanza relativa delle diverse stazioni, a ragione della quantità di merci spedite e ricevute.

PROSPETTO *del Movimento delle Mercanzie avvenuto a ogni Stazione nell' anno 1855-56.*

Livorno	ha spedito	£	89,315,857
»	» ricevuto	»	96,015,290
		£	185,331,147
Firenze	ha spedito	£	55,217,970
»	» ricevuto	»	77,795,167
		£	133,013,137
Navacchio	ha spedito	£	24,285,115
»	» ricevuto	»	24,152,873
		£	48,437,988

Digitized by Google

Empoli	ha spedito	£	24,743,708
(compreso il movimento della S. F. Centr.)	» ricevuto	»	15,885,508
		£	40,629,216
Pontedera	ha spedito	£	31,142,637
»	» ricevuto	»	9,348,417
		£	40,491,054
Pisa	ha spedito	£	9,408,626
»	» ricevuto	»	12,948.653
		£	22,357,279
Signa	ha spedito	£	9,301,743
»	» ricevuto	»	6,052,979
		£	15,354,722
S. Romano	ha spedito	£	2,399,593
»	» ricevuto	»	3,012,777
		£	5,412,370
Brozzi	ha spedito	£	1,504,925
»	» ricevuto	»	1,262.645
		£	2,767,570

Digitized by Google

urante
quali
il mo-
econdo
niglio-
i del
che di
ti dal
lli del
o mo-

3. 4
18. 8
—. 8
1. -
16. 8
15. 4

Digitized by Google

La quale superiorità del movimento attuale sebbene non sia stato favorito da nessuna circostanza eccezionale su quello dei periodi corrispondenti degli anni antecedenti, (tranne il periodo eccezionale surricordato) continuò e tuttora si mantiene nell'annata in corso, essendo gl'Introiti durante il primo quadrimestre spirato col decorso Agosto riusciti superiori a tutti i periodi corrispondenti degli anni anteriori, non escluso il 1854, sebbene in quello ricorresse la festa triennale della Luminara di Pisa.

Nè voglio lasciare questo grato argomento senza tornare a tener discorso dei Treni di piacere de'quali aveva dovuto tacere nei rapporti degli ultimi due anni: questi Treni sono stati ne' decorsi mesi eseguiti in maggior numero che in addietro ed esperimentati da e per Stazioni per le quali non solevano venir fatti, ed ancora in corrispondenza con uguali Treni fatti sulle Strade ferrate Centrale Toscana e Maria Antonia; e tali esperimenti hanno dato nel maggior numero dei casi buoni resultamenti, tantochè la media del prodotto di questi Treni, che nel 1852 ascendeva a L. 1,517 e nel 1853 a L. 2,555, si elevò pei Treni eseguiti dal Maggio all'Agosto testè decorso a L. 4,212.

Un'altra riprova dell'incremento del traffico, malgrado la diminuzione dell'Introito totale in confronto con quello dell'anno antecedente, viene fornita dal seguente prospetto pel quale vien fatto manifesto come la diminuzione dell'introito delle Mercanzie proviene unicamente dal minor trasporto di Cereali che per i primi due mesi dell'anno antecedente risentì gli effetti delle condizioni eccezionali del 1853-54; essendosi assai accresciuta non sola-

mente la quantità delle altre merci trasportate nell'ultima annata sociale, ma anche il prodotto medio di ogni migliaio delle medesime malgrado le cose da me avvertite di sopra in proposito dell'aumentato traffico delle Stazioni secondarie. In proposito del quale avvertirò come appunto al maggior movimento relativo dei Cereali per la breve percorrenza fra Livorno e Navacchio è da attribuire la vistosa diminuzione del prezzo medio percetto per ogni mille libbre de' medesimi.

Cereali trasportati sulla Strada Ferr. Leopolda
dal 1.° Maggio 1855 al 30 Aprile 1856.

1855 Maggio. S.ª	76,782	℔	12,797,100		£	17,402.	9.	4
Giugno. . »	50,800	»	8,466,800		»	12,376.	11.	8
Luglio. . »	46,938	»	7,823,100		»	13,548.	4.	—
Agosto. . »	41,003	»	6,833,900		»	11,104.	14.	4
Settemb. »	46,260	»	7,710,000		»	11,586.	17.	4
Ottobre . »	70,348	»	11,724,700		»	20,238.	2.	4
Novemb. »	61,836	»	10,306,000		»	12,972.	9.	8
Dicemb. »	54,141	»	9,023,600		»	9,702.	18.	4
1856 Gennajo. »	33,171	»	5,528,500		»	6,298.	11.	8
Febbrajo. »	31,859	»	5,309,900		»	6,899.	8.	8
Marzo . . »	30,974	»	5,162,400		»	8,463.	12.	8
Aprile . . »	39,450	»	6,575,100		»	11,693.	1.	—
Cereali . . . . S.ª	583,562	℔	97,261,100	In media a £1.46 °/₀₀	£	142,287.	1.	—
Merci diverse . »		»	150,751,215	Idem a £3.37 °/₀₀	»	508,332.	—	8
		℔	248,012,315		£	650,619.	1.	8

GRANI

1854-55 . . . S.ª	774,343	℔	124,376,800	In media a £ 2.21 °/oo	£ 275,879.	18. —
1855-56. . . . »	583,562	»	97,261,100	£ 1.46 °/oo	» 142,287.	1. —
Nel 1855 - 56 differenza in meno di. . S.ª	190,781	℔	27,115,700	£—75	£ 133,592.	17. —

MERCI DIVERSE

1854 - 55.	. . . . .	℔	134,600,856	a £ 2.99 °/oo	£ 402,146.	18. 8
1855 - 56.	. . . . .	»	150,751,215	» 3.37 »	» 508,332.	— 8
Nel 1855 - 56 differenza in più di	. . . . .	℔	16,150,359		£ 106,185.	2. —

A proposito del Conto Profitti e Perdite conviene che io noti come la partita di L. 5,187. 5. 8 portata nel Passivo di questo Conto è stata abbuonata alla Società della Strada Ferrata Centrale Toscana per saldo dovutole al seguito delle finali liquidazioni di pendenze che da qualche tempo non si erano potute concordare fra le due Amministrazioni.

Esaurito così quello che mi pareva dover notare intorno agl'introiti, poco mi rimane a dire a proposito delle spese; le quali sono sensibilmente diminuite in quest'anno, siccome io prevedeva nel mio Rapporto del 18 Ottobre 1855. Il solo aumento notevole fu quello delle Spese pel mantenimento dei Veicoli: le quali vanno naturalmente crescendo a misura che aumenta il numero e l'uso de' Veicoli stessi nonchè il tempo durante il quale vennero adoperati dopo la primitiva loro costruzione.

Nelle Spese del mantenimento e sorveglianza della linea si è verificata quella diminuzione, che quanto al Personale è l'effetto delle misure che vi annunziava nel decorso anno; ed in quelle del servizio delle Locomotive la principale economia verificatasi nelle riparazioni delle Macchine è dovuta, a parere del Capo di quel Servizio, ai minori guasti arrecati agli apparecchi dalle legna che invece del Coke sono da qualche tempo consumate.

Quanto poco aggradevole mi riusciva negli ultimi anni il dovervi tener proposito delle nostre sciagure, lo addimostrarvi come fossero accidentali le diminuzioni di utili dovute a circostanze eccezionali e necessariamente transitorie ed il trasfondere negli animi vostri quella fidanza nell'avvenire stata sempre profondamente sentita dal Consiglio e dalla Direzione, altrettanto grato mi è riuscito in quest'oggi lo esporvi l'incremento progressivo dell'Impresa. Per il conseguimento del quale non fece mestieri di straordinarie circostanze, ma solo bastò l'attenuazione di quelle triste condizioni anormali dalle quali il paese nostro fù negli ultimi due anni colpito: laonde nell'augurare sempre maggior

Digitized by Google

prosperità all' impresa da noi condotta, siccome di gran cuore facciamo, un uguale augurio veniamo a porgere al Paese nostro, cogl' interessi del quale quelli dell' Impresa stessa sono strettamente collegati.

Dalla Direzione li 10 Settembre 1856

IL DIRETTORE
UBALDINO PERUZZI

Approvato dal Consiglio Dirigente nella sua seduta dell' 11 Settembre 1856.

Carlo Schmitz *Presidente*
Dott. **Tomm. Mangani** *Segretario*

Digitized by Google

Digitized by Google

PROSPETTI

DI CORREDO AL RAPPORTO DEL DIRETTORE

del 10 Settembre 1856.

N.° 1.

Miglia percorse dai Veicoli

				Miglia
N.°	11	Carrozze di 1.ª Classe . . .	hanno percorso	175,454
»	1	detta mista di 1.ª e 2.ª Classe	»	17,389
»	21	dette di . . . . . 2.ª »	»	505,168
»	45	dette di . . . . . 3.ª »	»	528,570
»	7	dette di . . . . . 4.ª »	»	130,465
»	10	Bagagliaj	»	251,653
»	10	Piattaforme per Vetture	»	32,326
»	10	Cavallaj	»	26,040
»	220	Vagoni da Merci e Bestiami	»	1,528,800
N.°	335		*Totale Miglia*	3,195,865

Digitized by Google

N.° 2

Viaggio medio giornaliero di un Veicolo di ciascuna specie

			Miglia al giorno
Ogni Carrozza di 1.ª Classe	ha viaggiato in media	. . . .	43. 69
» Mista	»		47. 64
» 2.ª Classe	»		62. 09
» 3.ª »	»		32. 18
» 4.ª »	»		51. 06
» Bagagliajo	»		68. 94
» Piattaforma	»		8. 85
» Cavallajo	»		7. 10
» Vagone	»		19. 04

N.° 3.

Carico medio d'un Veicolo di ciascuna specie

		SUI TRENI di Passeggeri	SUI TRENI di Merci
Ogni Carrozza di 1.ª Classe	ha portato in media	N.° 09. 99	N.° 7. 82
» 2.ª »	»	» 35. 70	» 13. 26
» 3.ª »	»	» 49. 36	» 22. 66
» 4.ª »	»	» 69. 29	» 00. 00
» Bagagliajo	*Bagagli*	℔ 994	℔ 206
» Piattaforma	*Vetture*	N.° 0. 91	N.° 0. 54
» Cavallajo	*Cavalli*	» 0. 60	» 0. 20
» Vagone da Bestiame	*Capi*	» 6. 44	» 6. 44
» Vagone con Merci	*Merci*	℔ 9348	℔ 9416

Digitized by Google

N.° 4.

Distanza percorsa in media dai Carichi di ciascuna specie

		Miglia
Ogni Passeggere di 1.ª Classe ha viaggiato in media	. . .	28. 74
» 2.ª » »		23. 01
» 3.ª » »		17. 69
» 4.ª » »		10. 75
» Libbra di Bagaglio	»	41. 02
» Vettura	»	37. 68
» Cavallo	»	38. 15
» Cane	»	26. 84
» Capo di Bestiame	»	21. 97
» Libbra di Merci	»	39. 05

N.° 5.

Miglia percorse dalle Locomotive

	Miglia
Con i Treni dei Passeggeri.	158,203
» delle Merci	57,406
Pei servizj dell' Amministrazione	4,575
Miglia	220,184

Ciascuna Macchina ha viaggiato in media miglia. . . . 15,727

È stata accesa 141 volte, ed essendo accesa ha viaggiato miglia. 111.53

Digitized by Google

N.° 6.

Movimento giornaliero sulla Linea

N.°	10. 55	Locomotive coi Tenders hanno giornalmente transitato sopra ciascun punto della Linea		
»	153. 17	Veicoli di ogni specie, come sopra		
»	60 61	Passeggeri di 1.ª Classe		»
»	265. 72	»	2.ª	»
»	282. 80	»	3.ª	»
»	71. 81	»	4.ª	»
»	1. 09	Vetture		»
»	0. 60	Cavalli		»
»	3. 61	Cani		»
»	4. 31	Capi di Bestiame		»
»	8,778	Bagagli		»
»	464,235	Merci		»

Digitized by Google

N.° 7.

COMPOSIZIONE MEDIA DI CIASCUN TRENO

DI PASSEGGERI

N.°	1.02	Carrozze di 1.ª Classe del peso di					℔	15,591	con N.°	10.18	Passeggeri del peso di	℔	2,545
»	1.61	»	2.ª	»	»	»	»	20,669	»	57.47	» »	»	14,367
»	1.52	»	3.ª	»	»	»	»	19,000	»	75.02	» »	»	18,755
»	0.48	»	4.ª	»	»	»	»	7,320	»	33.25	» »	»	8,312
»	1.03	Bagagliajo				»	»	15,913	℔	1,023	Bagagli e N.° 0.55 Cani	»	1,051
»	0.13	Piattaforma				»	»	1,170	N.°	0.12	Vetture	»	354
»	0.14	Cavallajo				»	»	1,442	»	0.08	Cavalli	»	181
»	0.11	Vagone con Bestiame				»	»	1,087	»	0.70	Capi di Bestiame	»	280
»	0.40	»	con Merci			»	»	3,952	℔	3,739	Merci	»	3,739
»	0.36	»	vuoto			»	»	3,557					
N.°	6.80	Veicoli di un peso morto di . . .					℔	89,701	con un carico, ossia peso vivo di. .			℔	49,584

DI MERCI

N.°	0.17	Carrozze di 1.ª Classe del peso di					℔	2,598	con N.°	1.32	Passeggeri del peso di	℔	330
»	0.87	»	2.ª	»	»	»	»	11,169	»	11.53	» »	»	2,882
»	1.48	»	3.ª	»	»	»	»	18,500	»	33.53	» »	»	8,382
»	0.00	»	4.ª	»	»	»	»	00,000	»	00.00	» »	»	0,000
»	1.02	Bagagliajo				»	»	15,759	℔	210	Bagagli e N.° 0.08 Cani	»	214
»	0.09	Piattaforma				»	»	810	N.°	0.04	Vetture	»	118
»	0.17	Cavallajo				»	»	1,751	»	0.03	Cavalli	»	64
»	0.26	Vagoni con Bestiame				»	»	2,568	»	1.67	Capi di Bestiame	»	668
»	40.65	»	con Merci			»	»	401,622	℔	368,360	Merci	»	368,360
»	4.95	»	vuoti			»	»	48,900					
N.°	49.66	Veicoli di un peso morto di . . .					℔	503,677	con un carico, ossia peso vivo di. .			℔	381,018

N.° 8.

Carichi di ciascuna specie operati nelle Stazioni

N.°	43,902	Passeggeri di	1.ª	Classe	si sono imbarcati
»	240,923	»	2.ª	»	»
»	333,520	»	3.ª	»	»
»	139,372	»	4.ª	»	»
N.°	757,717	Totale			

℔	4,464,823	Bagagli
N.°	611	Vetture
»	328	Cavalli
»	4,108	Capi di Bestiame
»	2,815	Cani
℔	248,012,315	Mercanzie

Digitized by Google